

## Memorandum EVO en OTM 2016



*EVO en OTM behartigen de belangen van handels- en productiebedrijven in respectievelijk Nederland en België. Een efficiënte logistiek bepaalt in belangrijke mate het succes van die ondernemingen. Binnen hun netwerken delen deze bedrijven daarom kennis en werken zij samen hindernissen in de goederenstromen weg. In Europa werken EVO en OTM samen met de European Shippers' Council (ESC), de Europese koepelorganisatie voor verladers.*

# Inhoudsopgave

- 1. Voorwoord**
- 2. Standpunten**
  - 2.1. Wegvervoer**
    - 2.1.1. Congestie en beter benutten infrastructuur
    - 2.1.2. Maatwerk en standaardisatie in stedelijke distributie
    - 2.1.3. Belasting
    - 2.1.4. Cabotage
    - 2.1.5. Bestelauto
    - 2.1.6. Brandstoffen
    - 2.1.7. LZV
  - 2.2. Binnenvaart**
    - 2.2.1. Netwerk
    - 2.2.2. Knelpunten
    - 2.2.3. Innovatie
    - 2.2.4. Intermodaal
  - 2.3. Zeevracht**
    - 2.3.1. Milieu
    - 2.3.2. Weegplicht
    - 2.3.3. Toeslagenbeleid
    - 2.3.4. Allianties in de containerlijnvaart
  - 2.4. Luchtvracht**
    - 2.4.1. Veiligheid
    - 2.4.2. Toeslagen
    - 2.4.3. Digitalisering
  - 2.5. Spoor**
    - 2.5.1. Harmonisatie
    - 2.5.2. Innovatie
    - 2.5.3. Hervorming
  - 2.6. Gevaarlijke stoffen**
    - 2.6.1. Modernisering
    - 2.6.2. Veiligheid
  - 2.7. Douane**
  - 2.8. Infrastructuur**
- 3. Innovatie**
  - 3.1. E-commerce**
  - 3.2. Drones**
  - 3.3. Robottechnologie**
  - 3.4. 3D-printing**
  - 3.5. Platooning**
  - 3.6. Connectiviteit**
  - 3.7. Cybercriminaliteit**
- 4. Kosten in de logistiek**

# 1. Voorwoord

EVO en OTM maken zich zorgen over het huidig investeringsklimaat en de werkgelegenheid in Nederland en België – meer en meer negatieve effecten spelen een rol in de huidige en toekomstige investeringen van bedrijven. Een hoogopgeleide, productieve bevolking en onze cruciale ligging in het hart van Europa zijn weliswaar belangrijke troeven, maar voor hoelang nog?

In België heeft slechts één op de drie multinationals de afgelopen drie jaar geïnvesteerd. Amper één op de vijf heeft plannen om hier uit te breiden. Dit is een problematische vaststelling, België heeft namelijk behoefte aan nieuwe investeringen wil men de toekomstige groei en doelstellingen bereiken.

Het vertrouwen van buitenlandse investeerders in Nederland ligt in lijn met hun vertrouwen in Europa; al jarenlang hebben internationale bedrijven veel vertrouwen in het Nederlandse vestigingsklimaat. De belangrijkste redenen voor dit vertrouwen: de internationale oriëntatie van Nederland, de stabiele wetgeving, de aanwezigheid van buitenlandse bedrijven en hun positieve ervaringen. Toch vertaalde het grote vertrouwen zich het afgelopen jaar niet in meer nieuwe buitenlandse investeringen. Sterker, in tegenstelling tot Europa en de landen om ons heen daalde het aantal buitenlandse investeringen licht. Qua investeringen staat Nederland op de achtste plaats binnen de EU.

EVO en OTM constateren drie trends: een woud aan regels door versnipperende bevoegdheden; een gebrek aan samenwerking door de bevoegde diensten alsmede digitaliseringsachterstand.

Dit alles draagt zeker niet bij aan het opzetten van een optimale Supply Chain, die in vele gevallen ook grensoverschrijdend is, zeker voor Belgische en Nederlandse bedrijven. De logistieke kost wordt geschat op 10 tot 15% van de totale productkost binnen de EU en weegt dus ook op onze concurrentiepositie. Hoewel deze kost zeker niet alleen bepaald wordt door beschikbare infrastructuur en regelgeving is de invloed van de overheden hierop aanzienlijk. EVO en OTM stellen zich tot doel deze kosten, bepaald door het speelveld, te minimaliseren en dit memorandum geeft daartoe een belangrijke aanzet.

Hoewel steeds meer en meer regels vanuit de EU komen, kunnen overheden de details van Europese wet- en regelgeving nog zelf invullen. Hierdoor probeert iedere lidstaat het wiel opnieuw uit te vinden. Dit leidt tot een aanzienlijke hoeveelheid regels die bovendien per land kunnen afwijken. Nederland en België geven bijvoorbeeld een verschillende invulling aan richtlijnen op het gebied van rij- en rusttijden, de maximaal toegelaten massa en de proeven op het gebied van de langere en zwaardere vrachtauto's (LZV's).

Het toezicht op de naleving van Europese wet- en regelgeving is onvoldoende afgestemd op de praktijk. Instanties die belast zijn met handhaving en controles wisselen onderling niet of

nauwelijks informatie uit. Hierdoor nemen de administratieve lasten substantieel toe. In Nederland is aan deze problematiek aandacht besteed in het kader van het programma ‘Maatwerk aanpak Regeldruk’. Daarin wordt bekeken op welke manier aan toezicht op een meer eenduidige wijze invulling kan worden gegeven.

In de Europese unie ontbreekt het voor veel wet- en regelgeving aan één loket (single window). Verschillende Directoraten Generaal in Brussel vaardigen wetgeving uit waarbij bijvoorbeeld een maritiem “single window” wordt ingericht los van het douane “single window”. Lidstaten en directoraten-generaal richten daarom allemaal een eigen loket op. Deze wirwar aan loketten kosten het bedrijfsleven onnodig veel tijd en geld. Aan de buitengrens van de Europese Unie ontstaan nationale oplossingen. In België en Nederland hanteren bijvoorbeeld Antwerpen en Rotterdam andere procedures. Dit wordt veroorzaakt door het aanwezige port community systeem. Idealiter zou binnen Europa één oplossing moeten vigeren. Deze complexiteit in de wetgeving heeft als gevolg dat de aantrekkelijkheid van onze landen voor buitenlandse investeerders wereldwijd gevoelig is gezakt.

In dit memorandum zetten EVO en OTM daarom een reeks standpunten uiteen die deze negatieve trends kunnen ombuigen in een beter investeringsklimaat voor Nederland en België. Van een efficiënter, duurzamer wegvervoer tot en met investeringen in luchtvracht.



**Machiel van der Kuijl**  
Algemeen directeur evofenedex



**Lennart Heip**  
Voorzitter OTM

## 2. Standpunten

### 2.1. Wegvervoer

#### 2.1.1. Congestie en beter benutten infrastructuur

De economie groeit en congestie is aan de orde van de dag. De mobiliteit is in 2015 weer exponentieel toegenomen waardoor extra investeringen noodzakelijk en rendabel zijn. Er is de afgelopen jaren door de overheid gewerkt aan het verbeteren van het wegennet, maar er is minder extra infrastructuur aangelegd dan gepland. Door bezuinigingen zijn belangrijke projecten geschrapt of op de lange baan geschoven. Er is geld geïnvesteerd in het beter benutten van bestaande autowegen en er is nagedacht over betalen naar gebruik. Smart mobility oplossingen bieden daarbij veel nieuwe kansen. Innovaties bieden volop mogelijkheden om de infrastructuur slimmer en duurzamer te maken. Zo kan de weginfrastructuur in de Benelux tot de top 3 van de wereld blijven behoren. Naast een goede doorstroming op de wegen, draagt het ook bij aan de kwaliteit van de omgeving, uitdagingen in energietransitie en leefbaarheid in de steden.

Efficiënt gebruik van infrastructuur betekent het vermijden van pieken in het verkeersaanbod. Flexibele toegang tot de stedelijke gebieden (buiten venstertijden) kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Ook nachtdistributie moet mogelijk worden. Tenslotte moet een goede afweging worden gemaakt over de rijverboden. Een maatschappelijke discussie moet worden gevoerd om te bewerkstelligen dat nachtarbeid mogelijk wordt.

Een Nederlandse studie becijfert de kosten voor Nederland op 740 miljoen euro alleen al voor de congestie op autosnelwegen. Ook staat vast dat een vrachtauto, die vaststaat in een file méér schadelijke stoffen en méér CO<sub>2</sub> produceert, dan wanneer deze in normale bedrijfsvoering wordt gebruikt.

***EVO en OTM maken duidelijk dat de congestie 1-2% van het bbp kost. België heeft vier van de tien meest onder congestie leidende steden in de top-tien. Vaak wordt het vrachtverkeer aangeduid als de wortel van alle kwaad. De lobby van EVO en OTM is gericht op het wegnemen van congestie en voorkomen van ongewenste “piekbelasting” van het verkeer over de weg. Flexibilisering van de arbeidsmarkt kan ook een belangrijke bijdrage leveren.***

#### 2.1.2. Maatwerk en standaardisatie in stedelijke distributie

Cijfers over de verdeling van het verkeer tonen aan dat circa 70 % van het vrachtvervoer zich concentreert tussen 7u en 19u. Het beter spreiden van het vrachtverkeer is zeker een prioriteitsproject dat een aantal problemen zal oplossen. Als de venstertijd in steden met slechts één uur wordt verlengd, kunnen transporteurs hun ritten efficiënter plannen.



Daardoor worden jaarlijks duizend ritten en ruim 900.000 vrachtwagenkilometers bespaard. Door deze afname wordt bovendien vijf procent minder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof uitgestoten en levert men bovendien een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteits- en CO<sub>2</sub> problematiek. Bovendien levert de bevoorrading in de avond en de vroege ochtend vermindering op van files en leidt het tot positieve milieueffecten. Door de effectievere inzet van materieel en personeel kunnen grote besparingen worden bereikt.

Spreiding van stromen moet een onderdeel zijn van een reeks maatregelen, waarbij alle ketenpartners betrokken zijn met het doel de eventuele stijging van de kosten te beperken. Deze bijkomende kosten vloeien vooral voort uit het feit dat loonkosten buiten de standaarduren hoger zijn. De hele logistieke keten – inclusief leveranciers en eindklanten – moet flexibeler worden en proefprojecten moeten dringend gestart worden.

Elke stad of dorp is anders (alleen al als het gaat om het verschil tussen een hele oude stad als Antwerpen en een nieuwe stad als Almere) en dat vraagt nog elke keer om maatwerk in de beleving van goederen en diensten. Het is voor elke stad het zoeken naar de complexe balans tussen een gezonde, veilige en plezierige omgeving voor bewoners en bezoekers, een goed ondernemersklimaat en een tijdige en efficiënte beleving van goederen en diensten. Het grote aandeel internetbestellingen (e-fulfilment) geeft weliswaar een verschuiving, maar dat geldt slechts voor de bevoorrading aan de winkels, niet aan de andere stakeholders.

***EVO en OTM vragen de politiek om de barrières voor efficiënt vervoer in binnensteden weg te nemen. EVO en OTM werken graag mee aan meer pilots zoals bijvoorbeeld in het kader van Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, bevoorradingsprofielen en verruiming venstertijden.***

### **2.1.3. Belasting**

Belasting van wegvervoer dient plaats te vinden aan de hand van de internalisering van externe kosten (“de gebruiker betaalt”). De externe kosten vormen wel de bovengrens van de heffingen. Momenteel wordt het vrachtvervoer 3 dubbel belast, namelijk eerst een milieuheffing, vervolgens geluidheffing en tenslotte CO<sub>2</sub> heffing. Ook kosten als gevolg van ongelukken zijn al geïnternaliseerd, doordat de kosten op verschillende niveaus door verzekeringen worden gedekt. Belastingen mogen derhalve nooit hoger zijn dan de negatieve impact van geluid en uitstoot.

***EVO en OTM pleiten voor een rechtvaardige heffing gebaseerd op het beginsel van de gebruiker betaalt. Europees gezien dient een mobiliteitsheffing niet te leiden tot verstoring van het level playing field. Systemen dienen interoperabel te zijn (dus slechts één kastje). Privé gebruikers van mobiliteit en andere modaliteiten dienen niet buiten schot te blijven.***

#### 2.1.4. Cabotage

Cabotage is gedefinieerd als het vervoeren van goederen tussen twee punten binnen dezelfde lidstaat, door een bedrijf uit een andere lidstaat. De meeste lidstaten staan onbeperkte cabotage door buitenlandse bedrijven niet toe, maar dit is in Europa aan het veranderen voor de lidstaten van de Europese Unie. Cabotageregels beperken de handel en zijn daarmee een vorm van protectionisme.

***In Europa pleiten EVO en OTM voor verruiming van cabotage. Dit standpunt wordt ook op nationaal niveau meegegeven aan de vertegenwoordigers van de beide lidstaten die de discussie in Brussel voeren.***

#### 2.1.5. Bestelauto

De bestelauto is een belangrijke speler in de logistiek. Dit type auto wordt veelal ingezet door servicemonteurs, installateurs en vergelijkbare ondernemers. Slechts een zeer klein gedeelte van het wagenpark wordt gebruikt door koeriers. Op het Europese speelveld wordt druk uitgeoefend op de Europese Commissie om de regels die gelden voor de zware vrachtauto integraal toe te passen op de bestelauto. Tot deze regels horen zaken als de vergunningsplicht, vakbekwaamheid en rij- en rusttijden. Dit zou bijvoorbeeld impliceren dat elke bestelauto zou moeten worden uitgerust met een digitale tachograaf. Afgezien van de hoge kosten bij de installatie van de tachograaf brengt dit nog administratieve lasten met zich mede en het risico op (hoge) boetes.

EVO en OTM zijn van mening dat de toepassing van de regels voor de beroepschauffeur op bestuurders van een bestelauto achterwege zouden moeten blijven. De bestuurders van de bestelauto leveren vooral diensten (bijvoorbeeld reparatie van wasmachine) en vervoer is bijzaak. Dergelijke regels zouden beperkt moeten worden tot die categorieën bedrijven waar het transport de hoofdactiviteit is zoals koeriers.

***EVO en OTM bepleiten in Brussel en in de regeringscentra een proportioneel beleid ten opzichte van de bestelauto. Slecht 10-20% van de bestelauto's wordt gebruikt in de koeriersmarkt. De administratieve lasten voor de andere 80% mogen niet onnodig toenemen.***

#### 2.1.6. Brandstoffen

In 2013 is in Nederland een energieakkoord afgesloten om binnen de randvoorwaarden van Europa als Nederland er aan bij te dragen de grens van de wereldwijde twee graden temperatuurstijging in 2050 niet te overschrijden. Dit akkoord wordt nu omgezet in acties en EVO blijft zich daarbij inzetten voor haalbare en betaalbare doelen voor alle vervoerswijzen, groot en klein en voor de korte en lange afstand. In 2016 blijft EVO benadrukken (vanwege de diversiteit in vormen van vervoer bij de EVO achterban), dat geen enkele brandstof of technologie benadeeld mag



worden. Om die reden is en gaat EVO zich ook aansluiten bij alle initiatieven om brandstoffen en alternatieve aandrijvingen verder te ontwikkelen. Denk daarbij aan de platformen van LNG, Groen Gas, Waterstof, Biobrandstoffen en Elektrisch vervoer.

***EVO en OTM blijven een bijdrage leveren aan het stimuleren van alternatieve brandstoffen. Belangrijk is dat het overheidsbeleid niet leidt tot desinvesteringen bij bedrijven. Het overheidsbeleid moet coherent en transparant zijn.***

#### **2.1.7. LZV**

In juli 2008 presenteerde de Europese Commissie een voorstel voor het wijzigen van richtlijn 1999/62/EG, beter bekend als het Eurovignet. De wijziging heeft als doel de externe maatschappelijke schade die wordt veroorzaakt door vervoer te internaliseren in de kostprijs van dat vervoer.

European Modular System trucks kunnen 12 procent meer lading vervoeren dan normale vrachtauto's, waardoor minder vrachtauto's nodig zijn. De inzet van de LZV kan zodoende een CO<sub>2</sub>-reductie opleveren van maar liefst 3,5 procent voor de hele sector zonder nadelige effecten voor de infrastructuur en verkeersveiligheid.

Als langere en zwaardere voertuigen (LZV's, ook wel Ecocombi's genoemd) zijn toegestaan op de Europese wegen, levert dit per jaar 24 miljard aan maatschappelijk voordeel op, zo concludeerde de Universiteit van Leuven. Daarnaast komt nog de verminderde schade aan het milieu en de emissies. Het is dan ook geen wonder dat de universiteit de Europese Commissie het advies geeft de bestaande richtlijn te wijzigen en de 25,25 meter lange vrachtauto's toe te laten op de snelwegen. In Nederland zijn met deze voertuigen al goede ervaringen opgedaan. De onderzoekers concluderen dat de LZV de verkeersveiligheid niet in gevaar brengt. De infrastructuur lijdt in de meeste gevallen niet onder de inzet van de LZV. In vele gevallen neemt de asdruk op bruggen en viaducten zelfs af (bron rapport Oranjewoud).

Transportkosten nemen met vijftien à twintig procent af. Dit is een positief effect voor de economie, maar het leidt wel tot een kleine toename van de vraag naar het wegvervoer met 0,99 procent. Tegelijkertijd leidt het echter tot 12,9 procent minder kilometers.

Het is van belang dat in België de mogelijkheid wordt geopend om LZV's in te zetten. Momenteel is dit uitsluitend het geval in Vlaanderen, en dat aan excessief strenge regels. Aangezien de efficiency van het gebruik van LZV's toeneemt naarmate het aantal kilometers stijgt moet grensoverschrijdend vervoer (Vlaanderen-Wallonië en Vlaanderen-Nederland) worden toegestaan.

***EVO en OTM blijven wijzen op de voordelen van de inzet van LZV's. De lidstaten worden gevraagd zich in te zetten voor de snelle invoering van de mogelijkheid LZV's grensoverschrijdend in te zetten. EVO en OTM nemen***



***daarom ook contact op met de Benelux-organisatie met als doel de wens van de leden van EVO en OTM kracht bij te zetten.***

## **2.2. Binnenvaart**

Aangezien binnenvaart potentiële voordelen biedt zoals lage kosten en relatieve grote veiligheid, is het van grote noodzaak dat de efficiëntie in deze sector vergroot wordt. Daarnaast biedt binnenvaart een goed alternatief voor het overbelaste wegennet en kan waterwegontwikkeling de ruimere omgeving omvormen tot een meer aantrekkelijke locatie voor de vestiging van nieuwe economische activiteiten. Daarom is het belangrijk dat de waterwegen optimaal benut worden. De steun van nationale en Europese overheden is nodig om deze efficiëntie te bevorderen. Hierbij is een directe dialoog met de betrokken overheden, binnenvaartsector en verladers belangrijk om een efficiënt logistieke oplossing uit te werken.

***EVO en OTM nodigen de overheden en de binnenvaartsector uit tot een dialoog en zullen een belangrijke bijdrage leveren aan het optimaliseren van de samenwerking met de binnenvaart.***

### **2.2.1. Netwerk**

Allereerst dienen netwerken veilig te zijn. Niet goed onderhouden waterwegen kunnen namelijk leiden tot vertragingen, wachttijden en verliesuren. Kortom economische inefficiëntie en vermijdbare kosten. Het bevorderen van goed onderhouden infrastructuur is daarom essentieel. Naast een efficiënt onderhoudsplan is een vernieuwingsplan noodzakelijk voor de nieuwe gebruikseisen. De vereiste diepgang (doorvaarthoogte) zal ook gegarandeerd moeten blijven, zodat grotere hoeveelheden kunnen vervoerd worden. De uitdaging is nieuwe markten aan te boren en nieuwe goederenstromen te begeleiden. Daarnaast zal het milieuvoordeel van binnenvaart meer benut moeten worden. Op dat vlak is het nodig, wil de binnenvaart zijn voorsprong behouden dat er meer inspanningen gebeuren voor o.a. schonere motoren.

***EVO en OTM roepen de overheid op de binnenvaart te faciliteren door het netwerk te optimaliseren en de verbetering van de milieuprestatie van de sector te faciliteren.***

### **2.2.2. Knelpunten**

Alhoewel de waterweg over een grote reservecapaciteit beschikt, is de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende, doen er zich bottlenecks of knelpunten voor en ontbreken er zelfs bepaalde waterwegen, de zogenaamde missing links. Voorbeelden hiervan zijn o.a.: Het Seine-Scheldeproject tussen Antwerpen en Frankrijk en de aanpassingswerken aan het Kanaal Gent-Oostende.

***EVO en OTM roepen de overheden op de dienstverlening rondom binnenvaarwegen te optimaliseren, knelpunten weg te nemen en innovatie te bevorderen.***

### **2.2.3. Innovatie**

De uitbouw van telematica leidt tot betere en veilige aansturing van verkeersstromen, optimale benutting van de infrastructuur en een betere transportplanning. Daarnaast dient gefocust te worden op het realiseren van een kostenverlaging, het garanderen van een optimale dienstverlening, een doordacht prijsbeleid, het verbeteren van de bereikbaarheid van de waterwegen, het integreren van de binnenvaart in de deur-tot-deur logistieke keten en in het intermodale transportsegment, het faciliteren van het vervoer van nieuwe soorten goederen zoals pallettransport, stadsdistributie, transport van huishoudelijk afval, zware en ondeelbare voorwerpen. Al deze maatregelen kunnen zorgen voor een substantiële verschuiving naar de binnenvaart en kunnen het modaal aandeel van de binnenvaart maximaliseren.

***EVO en OTM werken aan een betere integratie van binnenvaartoplossingen in de totale logistieke keten. Alleen een betere oriëntatie op de totale keten kan leiden tot een frequente inzet van binnenvaart.***

### **2.2.4. Intermodaal**

Het is belangrijk te beschikken over een volledig netwerk dat volgens de geldende internationale normen is uitgebouwd. Daartoe zijn doelgerichte investeringen nodig om het netwerk te versterken. Al deze investeringen zullen leiden tot economische groei, voor zowel gebruikers van de binnenvaart, havens en toeleveranciers, consumenten als de maatschappij in haar geheel.

***De aantrekkelijkheid van de binnenvaart moet toenemen. EVO en OTM roepen de overheid op de noodzakelijke investeringen te doen.***

## **2.3. Zeevracht**



Ook op het gebied van transport via zee is grotere efficiëntie noodzakelijk om de Nederlandse en Belgische concurrentiepositie te waarborgen. Langdurige duidelijkheid vanuit de overheid is hierbij uiterst noodzakelijk.

### **2.3.1. Milieu**

De zeescheepvaart wordt geconfronteerd met steeds strengere milieuwetgeving, zoals beperking van broeikasgassen. Hiervoor is het nodig een gelijk internationaal speelveld te garanderen, zodat Amerikaanse of Aziatische verladers geen oneerlijke concurrentiepositie verkrijgen m.b.t. Europese verladers. Elk voorstel voor nieuwe of aangepaste milieuwetgeving moet daarom voorafgegaan worden door een degelijke kosten-batenanalyse. De kosten van milieuwetgeving, die aan verladers worden doorberekend, mogen niet onbeperkt zijn.

***EVO en OTM zetten zich verder in om kostenontwikkelingen, zoals de introductie van nieuwe toeslagen, te monitoren en te overhandigen aan beleidsmakers en politici.***

### **2.3.2. Weegplicht**

In juli 2016 krijgen alle verladers wereldwijd te maken met een nieuwe wettelijke plicht, namelijk het wegen van containers. Dit werd in november 2014 binnen de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) vastgesteld. In Nederland is inmiddels een invulling van deze verplichting vastgesteld, maar voor veel landen is dat evenwel nog niet gebeurd. Daarom is het belangrijk dat landen geen strengere of aanvullende eisen stellen, omdat dit het gelijke speelveld bedreigt.

***Verladers zijn immers gebaat bij een zo eenvoudig mogelijke invulling van de weegverplichting wereldwijd, omdat zij internationaal opereren. EVO en OTM bepleiten proportionele en geharmoniseerde maatregelen.***

### **2.3.3. Toeslagenbeleid**

Het toeslagenbeleid van rederijen is nog niet transparant genoeg, daarom is het noodzakelijk dit te veranderen. Rederijen moeten hun toeslagenbeleid zodanig aanpassen dat zij nut en noodzaak van toeslagen duidelijk maken en verladers begrijpen waarom en waaruit bepaalde toeslagen bestaan. Toeslagen mogen niet als verkapte prijsverhogingen dienen. In de verslaglegging moet een verantwoording worden gegeven van de besteding van toepassingen.

***EVO en OTM maken zich hard voor een restrictief gebruik van toeslagen. Doorgaans verdient gebruik van all-in prijzen de voorkeur.***

### **2.3.4. Allianties in de containerlijnvaart**

Het is nodig om de randvoorwaarden die verladers stellen aan allianties in de containerlijnvaart in kaart te brengen. Hieronder wordt o.m. verstaan tariefontwikkeling, wijzigingen in afvaarten, “mega-vessels”, het aantal havens dat wordt aangedaan alsmede de vaartijden. De (inter-)nationale mededingingsautoriteiten moeten de belangen van verladers meewegen in hun beoordelingen van allianties.

***Reders dienen frequent overleg te voeren met hun klanten (verladers). Voorkomen moet worden dat kostenbesparingen in de lijnvaart worden afgewenteld op verladers. EVO en OTM zwingelen dit overleg (via ESC) en op nationaal niveau aan.***

## **2.4. Luchtvracht**



Luchtvrachtactiviteiten via Schiphol, Brussel en Luik hebben te maken met stevige concurrentie van luchthavens in Duitsland (Frankfurt, Leipzig), Frankrijk (Parijs CDG, ORL), Engeland (Londen HRW) en Luxemburg. Deze luchthavens liggen allemaal in het economische hart van Europa en strijden dus om dezelfde luchtvrachtactiviteiten. EVO en OTM trekken samen op om een zo transparant en

efficiënt mogelijke luchtvrachtketen te organiseren en zo het vestigingsklimaat voor Europese distributiecentra (EDC) te verbeteren. Schiphol, Brussel en Luik zijn concurrenten van elkaar, maar kunnen ook als complementair aan elkaar worden gezien. De zwaktes in een netwerk van één bepaalde luchthaven kunnen worden opgevangen door één van de andere luchthavens, zonder dat dit de positie van het EDC onder druk zet.

***EVO en OTM treden op als vertegenwoordiger van de leden. Overleg met de internationale vrachtluchthavens moet leiden tot een betere dienstverlening.***

### **2.4.1. Veiligheid**

Security speelt een belangrijke rol in de lucht. Op dit terrein zijn er Verordeningen op het gebied van douane (AEO), luchtvracht op Europees niveau alsmede vanuit derde landen van toepassing. Voor verladers is het van belang dat de regels op het gebied van douane en luchtvracht zo veel mogelijk overeenstemmen.

Daarnaast moeten er duidelijke richtlijnen zijn over de veiligheid van en naar de “derde” landen. Harmonisatie van regelgeving maakt het voor bedrijven gemakkelijker aan de eisen te voldoen. Consequente opleidingen organiseren voor alle medewerkers die in hun dagelijks opgabegebied met beveiliging te maken hebben alsook het opleiden van de respectievelijke veiligheidsverantwoordelijken is een noodzaak geworden.

***EVO en OTM streven naar het oprichten van een EU-werkgroep met vertegenwoordigers van de overheid en de industrie, voor het opstellen van efficiëntere en praktijk gerichte regelgeving.***

### 2.4.2. Toeslagen

Er moet transparantie komen over hoe toeslagen tot stand komen, indien er geen transparantie komt, dan dienen toeslagen te verdwijnen. Bovendien moet er worden gestreefd naar netto prijzen, dit maakt het voor verladers overzichtelijker welke kosten waarmee gemoeid zijn en op deze wijze kunnen zij een betere afweging maken in hun transportkeuzes.

***All-in prijzen in de luchtvaart verdienen de voorkeur boven het berekenen van toeslagen. In tegenstelling tot de vrachtprijzen zijn toeslagen niet onderhandelbaar. EVO en OTM nemen dit mee in hun overleg met de luchtvaartmaatschappijen.***

### 2.4.3. Digitalisering

Er is veel te winnen op het gebied van innovatie en ICT binnen de luchtvrachtketen. Processen kunnen beter op elkaar worden afgestemd voor een efficiëntere, veiligere en duurzamere luchtvrachtketen. De E-Airwaybill, E-Freight en CORE zijn hier goede voorbeelden van. De luchtvrachtketens in Nederland en België dienen voorop te lopen bij de implementatie van deze middelen.

***EVO en OTM zijn voorstander van een papierloos transport. Via pilot-trajecten leveren de beide organisaties hieraan hun bijdrage.***

## 2.5. Spoor



Spoorwegen vormen een belangrijk deel van het verkeer- en vervoerssysteem, maar hebben tot op heden een zeer beperkte invloed op de goederenstromen. Het spoor in Europa is nog erg onbetrouwbaar omdat de eisen per land verschillen en in het overgrote deel van de EU-lidstaten is het spoor nog onvoldoende geliberaliseerd. Hierdoor maken veel Europese verladers nog weinig gebruik van deze vervoersmogelijkheid.

Hierdoor is goederenvervoer over spoor niet aantrekkelijk voor verladers, terwijl spoorvervoer een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een strategieplan in Europese context is dus meer dan noodzakelijk om de spoormarkt volledig te liberaliseren om tegemoet te komen aan de economische behoeften van de Europese markt. Daarnaast is het ook nodig op Europees niveau een efficiënt transportsysteem te kunnen garanderen. Op de volgende wijzen kan de efficiëntie van spoorvervoer verbeterd worden:

### 2.5.1. Harmonisatie

Een van de manieren om meer harmonisatie te bereiken is d.m.v. spoorcorridors, zodat één Europees netwerk met een grotere betrouwbaarheid ontstaat. Dit zal leiden tot meer goederenvervoer over spoor en uiteindelijk een lagere totale uitstoot van broeikasgassen. Met de “Fourth Railway Package” is al een begin gemaakt met het harmoniseren van technische standaarden.

***EVO en OTM bepleiten in Europa de harmonisatie van de spoorwegmarkt.***

### 2.5.2. Innovatie

Daarnaast is innovatie van het spoorvervoer belangrijk. De Single European Railway Area en Shift2Rail hebben de intentie interoperabiliteit, techniek en innovatie te verbeteren en bevorderen. Daarnaast is het belangrijk nieuwe vervoerstromen naar Midden en Oost-Europa te creëren om te profiteren van de economische groei in deze landen. Tenslotte biedt digitalisering nieuwe mogelijkheden voor het spoorvervoer.

***Alleen door zichzelf steeds weer opnieuw uit te vinden kan de spoorwegsector gelijke tred houden met de behoefte een bijdrage te leveren aan de modal shift. EVO en OTM houden de marktpartijen scherp.***

### 2.5.3. Hervorming

Om efficiëntie te bevorderen is het belangrijk de positie van de verlader als belangrijkste stakeholder te versterken. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld het claimen van positie in de board of corridors. Daarnaast is het belangrijk een efficiënt tracking en tracing systeem in te voeren. Om het transport aantrekkelijker te maken zal synergie tussen alle betrokkenen nodig zijn. Met de ontwikkeling van de Single Railway Area (SERA) is al een begin gemaakt om interoperabiliteit goedkoper te maken, concurrentie te bevorderen en het spoorvervoer efficiënter te maken.

***De verlader werd in het verleden veelal vergeten als belangrijke stakeholder in het vervoer van goederen over het spoor. EVO en OTM zijn de stem van de gebruiker op dit terrein. Deze positie wordt verder versterkt.***

## 2.6. Gevaarlijke stoffen



Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de (rijks)wegen/vaarwegen/spoorwegen dient voldoende gefaciliteerd te worden. Het doel hiervan is de bereikbaarheid zo veel mogelijk te garanderen voor verladers over de modaliteiten weg, spoor en water.

Een aantal ontwikkelingen vormen bedreigingen voor het vervoersnetwerk op de weg. Nieuwe tunnels/overkappingen op het wegennet leiden vaak tot beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en vormen daarmee bottlenecks.

Daarnaast zijn er vaak nog onduidelijke situaties over de routes die het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten volgen. Daardoor wordt er nog onnodig omgereden. Tevens zijn er nog onvoldoende parkeergelegenheden voor trucks met gevaarlijke stoffen. Dit is met name van belang voor de internationale routes.

Voor het spoorvervoer is er aandacht voor de internationale verbindingen benodigd; de afvoer naar de achterlanden staat dikwijls onder druk. Belangrijk is ook de uitwisseling van data te verbeteren.

***EVO en OTM bepleiten de mogelijkheid gevaarlijke goederen onder redelijke condities te vervoeren. De goederen zijn onontbeerlijk voor vele productielijnen en toepassingen.***

#### **2.6.1. Modernisering**

Het omgevingsbeleid rondom risicobronnen, zoals (grootschalige) opslag van gevaarlijke stoffen, wordt vernieuwd. Het doel is om tot een duurzaam evenwicht tussen veiligheid, ruimtelijke ordening en groeimogelijkheden voor het bedrijfsleven te komen.

Het beleid moet een veilige leefomgeving rond risicobronnen bevorderen en tegelijkertijd bedrijfszekerheid bieden. Dit kan door een gebiedsgerichte benadering met vaste veiligheidsafstanden rondom de risicobronnen te introduceren. Gezond verstand moet prevaleren, lasten voor het bedrijfsleven moeten worden teruggebracht: dit betreft hoofdzakelijk de risicoanalyses die men moet uitvoeren. Deze zijn kostbaar en moeten momenteel bij de kleinste wijziging in bedrijfsactiviteiten opnieuw worden uitgevoerd.

***EVO en OTM bepleiten bij de overheden een pragmatische en proportionele risicoanalyse.***

#### **2.6.2. Veiligheid**

Duizenden bedrijven werken in de Benelux dagelijks met gevaarlijke stoffen. Van de petrochemische industrie waar een grondstof voor kinderspeelgoed wordt gemaakt tot aan de bouwmarkt om de hoek waar verf in de rekken staat. Maar deze stoffen redden zelfs levens, bijvoorbeeld als grondstof voor medicijnen of om handschoenen voor chirurgen mee te maken. Aan het gebruik, vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen kleven risico's, maar handels- en productiebedrijven stellen strenge eisen om de veiligheid te waarborgen.

Het bedrijfsleven heeft baat bij realistische veiligheidsvoorschriften waarbij onnodige regeldruk wordt vermeden. Dit gebeurt door invloed uit te oefenen op de internationale vervoersschriften ADR, ADN, RID, IMDG en nationale opslagvoorschriften. Daarnaast vindt er structureel overleg plaats met inspectiediensten om praktijkproblemen op te lossen. Door

het verzorgen van opleidingen over een veilige omgang met gevaarlijke stoffen wordt er bijgedragen aan de veiligheid. Het imago van veilig werken met gevaarlijke stoffen in de Benelux wordt proactief uitgedragen.

***EVO en OTM geven tegenwicht aan de reflex bij de overheid om direct na een incident nieuwe regels op te stellen, die in de praktijk hun doel voorbij schieten, moet absoluut vermeden worden.***

## **2.7. Douane**

Het belang van internationale handel neemt nog steeds toe. De globalisering van de wereldhandel draagt hier in belangrijke mate aan toe. De lange en complexe supply chain in combinatie met het “just in time” beginsel leggen een zware wissel op een efficiënte afhandeling van de goederenbeweging aan de buitengrens van de EU. België en Nederland zijn in het bezit van belangrijke logistieke knooppunten in de EU. De havens van Rotterdam en Antwerpen staan respectievelijk op de eerste en tweede plaats in Europa. Schiphol bekleedt de derde positie als vrachtluchthaven in Europa.

Afhandeling van goederen door douane en andere diensten op zee- en luchthavens moet zeer efficiënt verlopen om deze posities te kunnen vasthouden. De nieuwe Europese douanewetgeving is geen grote stap in de richting van een modernere afhandeling maar geeft wel enkele mogelijkheden zoals daar zijn “centralized clearance” en “self assessment”. Het is cruciaal dat België en Nederland hier hun topositie in Europa verder uitbouwen. Samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid is van oudsher sterk ontwikkeld in Nederland (Poldermodel). In België zit deze ontwikkeling in de lift. Goede afstemming tussen bedrijfsleven en overheid heeft bewezen een zeer goede factor te zijn voor het logistieke vestigingsklimaat. Ook onder de nieuwe douanereglementering moet dit sterke punt verder worden geconsolideerd. Aan de buitengrens werken gemiddeld wel zo’n 12 diensten samen. Coördinatie van beleid is van groot belang om ervoor te zorgen dat goederen verantwoord en efficiënt worden behandeld.

***EVO en OTM maken zich er hard voor dat gegevens slechts éénmaal aan de autoriteiten behoeven te worden aangeleverd (single window). Elke autoriteit zou vervolgens die informatie uit het single window moeten halen die nodig is voor de eigen toezichtstaken.***

## **2.8. Infrastructuur**



Dagelijks stilstaan op wegen in en tussen steden, gebrek aan ruimte op het spoor, binnenvaartschepen die stilliggen voor onbediende sluizen, voor de verlader blijft een goede infrastructuur van groot belang voor een ongestoorde



logistiek. België behoort, vooral rondom Antwerpen en Brussel, tot de gebieden in Europa met de hoogste graad van congestie. De groeiende economie vraagt om een nieuwe investeringsagenda voor de versnelde aanpak van knelpunten. Ook moeten geplande projecten naar voren worden gehaald en is het noodzaak financiële ruimte te creëren voor het oplossen van nieuwe knelpunten. De komende jaren moet er een inhaalslag worden gemaakt op het gebied van aanleg en onderhoud van infrastructuur. Ook in Nederland zijn nog steeds knelpunten die in beeld worden gebracht in de logistieke wegwijzer.

Beschikbare fondsen moeten worden gebruikt en ook Europese fondsen moeten adequaat worden ingezet. Voor de besteding van de gelden moet de economische toegevoegde waarde bepalend zijn. Een algemeen instrument voor de berekening hiervan wordt in Nederland al toegepast.

De hinder die optreedt als gevolg van de werken moet worden beperkt door een betere coördinatie en organisatie van de werkzaamheden. Zo moet in België onderhoud van wegen gedurende de nachtelijke uren en weekenden worden uitgebreid. In Nederland zijn goede ervaringen opgedaan met informatieverstrekking via de media over ingrijpende wegwerkzaamheden.

Bij aanleg van infrastructuur moet kwaliteit en duurzaamheid voorop staan. Innovatieve toepassingen in het ontwerp van de infrastructuur zoals nieuwe bruggen en sluizen die energie opwekken, weerstand verlagend asfalt zodat voertuigen minder brandstof verbruiken en wegen die (autonoom) energie leveren aan alle systeemtoepassingen in de directe nabijheid. De komende jaren kan worden geprofiteerd van een verbeterd verkeersmanagement door de inzet van informatisering.

***EVO en OTM pleiten voor de economische meerwaarde van het goederenvervoer als keuzecriterium bij investeringen. Efficiënt gebruik van infrastructuur mag niet worden gehinderd door overheidsbeleid. Bij noodzakelijk onderhoud van infrastructuur dient hinder tot een minimum beperkt te blijven door betere spreiding en informatievoorziening.***

### **3. Innovatie**

#### **3.1. E-commerce**

De letter ‘e’ is in de huidige tijd niet meer weg te denken als voorvoegsel van een lange reeks van begrippen. We denken maar aan e-learning, e-dating, e-banking, enz. Als verlader staat de “e” in direct verband met de IT wereld. Veel studies wijzen uit dat alle bedrijven met IT te maken hebben, maar dat de rol van IT met betrekking tot transport & logistiek nog te beperkt blijft. En dat terwijl de totale logistieke kosten kunnen oplopen tot circa 25% van de bedrijfskosten.

Data-elementen kunnen onderling uitgewisseld worden zonder dezelfde informatie verschillende malen aan verschillende partijen te moeten doorgeven – hiertoe kan een efficiënt single window ontwikkeld worden nadat de data-elementen op alle niveaus geharmoniseerd zijn. Alle transportdocumenten moeten waar mogelijk gedigitaliseerd worden en daarnaast erkend worden door alle partijen in de logistieke keten bijv. e-CMR, e-Manifest en multimodale transportdocumenten.

In de EU zijn er tal van initiatieven die het belang van data alleen maar groter maken. Er is bijvoorbeeld I-CARGO dat hulpmiddelen aanreikt om op een intelligente manier leeggekomen vrachtwagens te koppelen aan lading die transport zoekt. Er was CASSANDRA waar het accent lag op het organiseren van data Pipelines en dit vooral ten behoeve van de douane instanties. De douane is er zich van bewust dat deze pijplijnen een noodzaak zijn om enerzijds de nodige controles te doen zonder anderzijds de supply chain te vertragen. En dan is er nog CORE waarin door middel van efficiënte en effectieve gegevensstromen er voor gezorgd zal dat de supply chain constant veerkrachtig en snel is, terwijl tegelijk een hoge graad van “safety en security” wordt gegarandeerd.

***EVO en OTM werken aan acceptabele modellen voor de uitwisseling van informatie.***

### **3.2. Drones**

Hoewel bedrijven nog steeds een beetje koudwatervrees hebben voor deze technologie, wijst alles erop dat zij deze zeer binnenkort zullen gebruiken. Drones maken een aanzienlijke stap voorwaarts op het gebied van transport en logistiek op zowel de snelheid als de nauwkeurigheid van de geleverde goederen, en dit tegen een lagere kost. Op het Nederlandse eiland Texel worden al commerciële proeven gedaan met het vervoer van goederen door middel van drones. Het betreft dan vooral leveringen van “business to consumers”.

***EVO en OTM pleiten ervoor dit nieuw vervoersmiddel te integreren in de bestaande wetgeving van de luchtvracht security, ook aan de beveiligingsaspecten (bijvoorbeeld cybersecurity) moet aandacht worden besteed. Drones moeten niches in de supply chain verantwoord kunnen invullen.***

### **3.3. Robottechnologie**

Technologie is altijd een drijvende kracht voor industrie en logistiek geweest. In de VS werden al 15.000 robots geïntegreerd in de magazijnen van Amazon (Californië, Texas, New Jersey, Washington en Florida). Ze helpen de rekken automatisch te bewegen en besparen zo tijd uit in de supply chain. Concreet betekent dit dat deze robots (die 280 kilo kunnen heffen) de rekken met de gevraagde producten kunnen dragen en ze naar de werknemer brengen.

Op dezelfde manier brengt de robot ook de lege rekken terug zodat de dispatcher de producten kan opslaan. Met andere woorden zullen de werknemers geen tijd meer verliezen tussen de talrijke rekken want nu zullen deze rekken zelf naar hen komen. De artikelen worden ook beter opgeslagen in het magazijn en het werk voor het personeel wordt vergemakkelijkt.

Robottechnologie wordt ook al ingezet in distributie van goederen in landelijke gebieden. In de Verenigde Staten zijn hiermee al uiterst succesvolle praktijkproeven gedaan. Dit is slechts een begin. Met deze nieuwe opkomende technologie kunnen de industrieën de snelheid, nauwkeurigheid en veiligheid verhogen.

***Robottechnologie kan bijdragen aan een efficiëntere en meer flexibele logistieke keten. EVO en OTM zijn voorstander van deze technologie die er voor kan zorgen dat processen meer flexibel worden.***

### **3.4. 3D-printing**

De lokale 3D productie is een nieuwe trend voor de toekomst en zal zonder twijfel het ondernemen optimaliseren dankzij zijn snelheid en kwaliteit. 3D-printers creëren een nauwe relatie tussen design, engineering, marketing en productie, het gebruik ervan heeft de potentie om producties over te schakelen van lagelonenlanden tot dichterbij de klanten, zodat bedrijven sneller kunnen inspelen op de vraag van de consument.

De gevolgen van deze nieuwe technologie in de logistieke sector kunnen groot zijn.

Goederen die in Azië geproduceerd worden, kunnen opnieuw geproduceerd worden dichterbij bestemming. Dit zou leiden tot een vermindering van de geleverde volumes en vrachtkosten met een direct gevolg op het milieu. De massale personalisatie van producten betekent dat de voorraden zullen wegvallen omdat de goederen meer op bestelling kunnen gemaakt worden. Dit betekent ook minder spelers in de logistiek, productieprocessen kunnen worden gegroepeerd in één installatie.

De markt voor reserveonderdelen is een van de eerste getroffen gebieden. Momenteel worden miljarden uitgegeven aan het opslaan van deze producten. Soms worden enorme hoeveelheden geïntegreerd in de supply chain om de expeditie in een zeer korte tijd in staat te stellen om een meer effectief rendement van de machines te verkrijgen.

***3D printing kan een bijdrage leveren aan een efficiëntere en meer flexibele logistieke keten. EVO en OTM zijn voorstander van deze technologie die er voor kan zorgen dat processen meer flexibel worden.***

### **3.5. Platooning**

Voertuigen zonder bestuurders zijn, net zoals objecten verbonden met internet, in staat om hun omgeving op te sporen en te rijden zonder menselijke tussenkomst en dit in alle

veiligheid. Het is nog steeds in een proefperiode, maar voertuigen zonder bestuurder hebben al hun nut bewezen in de supply chain, we denken hier in de eerste plaats aan de toepassingen op gebied van intern transport. Deze technologie kan gebruikt worden om de prestaties in de supply chain te verbeteren, maar zal ook gebruikt worden door bedrijven die hun kosten aanzienlijk willen verminderen. Autonome voertuigen leiden voorts tot een grote stijging van de capaciteit van wegen. Daarnaast zal het een constant transport, zonder tussenkomst van menselijke activiteiten (rusttijden, maaltijden, slaapuren) toelaten en zal het de beschikbaarheid van de leveranciers verhogen (feestdagen, vakantie). Niet te vergeten is het risico op ongevallen dat bijna nul is. In feite zullen er geen menselijke fouten zijn die verbonden zijn aan concentratieverlies, alcohol of vermoeidheid. Hiervoor moet ook een gepaste wetgeving uitgewerkt worden.

***Platooning moet zo snel mogelijk worden toegepast binnen de Benelux. Hiermee kan de Benelux een voortrekkersrol binnen de EU vervullen. EVO en OTM ondersteunen de gezamenlijke pogingen van bedrijfsleven en overheid.***

### **3.6. Connectiviteit**

Internet staat een wereldwijde connectie toe. Vandaag zijn apparaten en mensen met elkaar verbonden, altijd en overal. Vandaar het bijna spontaan ontstaan van objecten, die verbonden worden met het internet, en meer en meer gebruikt worden binnen de industrie. Onder deskundigen op het gebied van automatisering wordt het “internet of things” gezien als één van de grootste ontwikkelingen van de laatste jaren. Reeds nu communiceren meer voorwerpen dan mensen met elkaar. Voor de logistiek biedt deze ontwikkeling meer kansen naast enkele uitdagingen. Een toename van de zichtbaarheid van het vervoer en een betere doorstroming in de supply chain maakt een snellere verzending van goederen mogelijk en zo dus ook een hogere klanttevredenheid. Het uitbesteden van activiteiten buiten de corebusiness is niks nieuws. Denk bijvoorbeeld aan het uitbesteden van opslag en transport. Over het algemeen geldt immers: hoe minder de activiteit de corebusiness raakt, hoe interessanter het is om deze activiteit uit te besteden. IT-activiteiten, zoals het opzetten en beheren van servers, lijken dan ook perfect voor uitbesteding.

Cloudplatformen bieden veel voordelen en maken in-house oplossingen in veel gevallen overbodig. Safety and security maatregelen maken daarnaast meer kennis met de ketenpartijen noodzakelijk om een veilige logistieke keten mogelijk te maken. Zo vraagt het AEO programma zo veel mogelijk te werken met andere geaccrediteerde partijen om een lager risicoprofiel mogelijk te maken. De “cloud” is een veelgehoorde term en is in wezen niets meer dan één of meerdere centrale datacentra waarvandaan meerdere diensten aangeboden worden aan verschillende klanten. Waar bedrijven voorheen al hun applicaties draaiden op servers in eigen gebouwen, draaien deze applicaties tegenwoordig steeds meer in de “cloud”. Enkele voordelen van een cloudoplossing zijn: Vereenvoudigd beheer, lagere kosten, grotere schaalbaarheid en flexibiliteit.

Clouddiensten maken het mogelijk om op afstand te managen. We willen toch nog wijzen op een duidelijk verschil tussen “Cloud” en “software as a service” Bij echte clouddiensten staan

de data en applicaties ergens op onbekende servers. Bij “software as a service” is de locatie wel bekend. Belangrijk is evenwel dat we ons realiseren dat de “cloud” ook mogelijkheden biedt voor het hergebruik van data. Dit hergebruik kan de logistieke keten veel efficiënter maken en het risico op interventies van de overheidsdiensten verminderen. De “seamless pipeline concepten” die hierop zijn gebaseerd hebben het hergebruik van data als basis.

***Inzet van automatisering zal leiden tot efficiëntere en goedkopere logistiek. Belangrijk is dat de overheden deze ontwikkelingen blijven ondersteunen.***

### 3.7. Cybercriminaliteit



De fysieke en digitale veiligheid van gevoelige data is de meest genoemde reden om geen gebruik te maken van clouddiensten. Grote Cloud providers zoals Microsoft en Amazon hanteren echter een zeer strikt veiligheidsbeleid: datacentra zijn zwaar beveiligd en slechts een zeer kleine groep mensen heeft fysiek toegang tot de servers. Daarnaast zorgt sterke encryptie voor een veilige uitwisseling van data. Clouddiensten bieden echter een beter en goedkoper alternatief voor lokale IT oplossingen.

In het afgelopen jaar was 91% van de Nederlandse organisaties slachtoffer van een cyberattack. Kaspersky deed onderzoek naar cyberaanvallen onder 4.000 IT-managers in 27 verschillende landen. Het blijkt dat het aantal cyberdreigingen bij bedrijven elk jaar stijgt. Diverse veiligheidsincidenten zoals phishing-mails, of diefstal van mobiele devices leiden soms zelfs tot verlies van gevoelige bedrijfsdata.

Fouten of gevoelige plekken binnen software lijken vaak de oorzaak dat criminelen bij gevoelige gegevens kunnen. Maar ook diefstal van bedrijfstelefoons of laptops kan gevaarlijk zijn. Voornamelijk overheidsinstellingen en bedrijven binnen transport en logistiek zijn een belangrijk doelwit. 57% van de Nederlandse bedrijven had te maken met malware, 6% van de aanvallen waren specifiek gericht.

Daarom is het zeer belangrijk om te kijken wat we kunnen doen om onze gegevens te beschermen.

Naar verwachting treedt in 2016/2018 nieuwe EU wetgeving rond cybercriminaliteit in werking. Deze EU privacy verordening krijgt een implementatie periode van 24 maanden. In deze periode moeten de bedrijven hun beveiliging op punt stellen.

***EVO en OTM volgen dit op samen met het Centrum voor Cybersecurity de lokale en EU overheid om enerzijds een regelgeving met de daarbij horende aansprakelijkheden en het risicomangement in kaart te brengen en***

*anderzijds scholingen / info sessie te organiseren voor onze leden om de risico's tot een minimum te beperken.*

## **4. Kosten in de logistiek**

Als vertegenwoordigers van de logistieke verantwoordelijken in de bedrijven, maken wij ons meer en meer zorgen over de sterk gestegen en nog steeds stijgende logistieke kosten voor de ondernemingen. Logistiek moet de handel die een belangrijke bijdrage levert aan het BNP kunnen blijven ondersteunen.

Ter illustratie enkele voorbeelden van extra kosten waarmee het bedrijfsleven geconfronteerd wordt:

- Indexaanpassing van de lonen- collectieve arbeidsovereenkomsten
- De kosten van veiligheidsmaatregelen voor zee- en luchtvracht
- Congestiekosten ten gevolge van files op de wegen en wachttijden in de havens
- Allerlei tolgelden & taksen “Maut” in Duitsland en Oostenrijk, en vergelijkbare tolgelden in andere landen
- Onstabiele markt van de brandstofprijzen
- Filedruk aan binnengrenzen als gevolg van de vluchtelingencrisis

De toekomstige evolutie is niet rooskleurig:

- Door het chauffeurstekort wordt verwacht dat de chauffeurs snel hogere looneisen zullen stellen
- Kostenstijging als gevolg van de regelingen op rij- en rusttijden
- Diverse milieutaksen
- Nationale uitvoeringsmaatregelen bijvoorbeeld op het gebied van de BTW

Het vervoer is en blijft een pijler in onze economie en een zeer belangrijke troef voor onze landen in de distributie en dienstverlenende sectoren. Om onze concurrentiepositie niet in het gedrang te brengen, kunnen wij deze lawine van steeds stijgende toeslagen niet altijd doorrekenen in onze eindproducten. Resultaat is dat steeds meer bedrijven hun totale kost gaan evalueren met alle gevolgen van dien voor onze economie en onze dienstverleners.

Men heeft nood aan een stevige en goed functionerende logistieke structuur, die de bedrijven in staat stelt hun klanten op een kwalitatieve en concurrentiële manier te bedienen. Dit vereist een gecoördineerde en verantwoorde aanpak van al onze overheden.

***EVO en OTM strijden voor een overleg waarbij de verladers betrokken worden, maar ook voor een uniforme toepassing in de verschillende lidstaten van de EU wetgeving, alsook een uniformiteit voor de tolgelden, geldig voor alle lidstaten.***



OTM Belgian Shippers' Council  
Derbystraat 33B  
B 9051GENT  
Tel. 0032 (0)9 265 18 81  
[www.otmbe.org](http://www.otmbe.org)  
[info@otmbe.org](mailto:info@otmbe.org)



EVO  
Signaalrood 60  
NL-2718 SG ZOETERMEER  
Tel. 0031 (0)79 346 73 46  
[www.evo.nl](http://www.evo.nl)  
[evo@evo.nl](mailto:evo@evo.nl)